



**“ANALISIS KETERLAMBATAN PENERBITAN SERTIFIKAT
DOCKING PADA KAPAL TB. ENTEBE STAR 29 TERHADAP
PROSES CLEARENCE”**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh :

MUHAMMAD ABBAS WAHHABI
NIT. 531611306234 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPEALBUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN

**“ANALISIS KETERLAMBATAN PENERBITAN SERTIFIKAT
DOCKING PADA KAPAL TB. ENTEBE STAR 29 TERHADAP
PROSES CLEARANCE”**

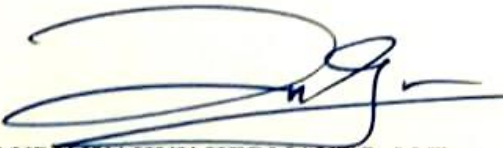
Disusun oleh:

MUHAMMAD ABBAS WAHHABI
NIT. 531611306234 K

Telah disetujui / diterima dan selanjutnya dapat diajukan
di depan Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Semarang,

Dosen Pembimbing

Materi



ANDY WAHYU HERMANTO, M.T.
Penata Tk. I (III/d)
NIP.19791212 200012 1 001

Dosen Pembimbing

Metode Penulisan

Capt. H. AGUS SUBARDI, M. Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP.19550723 198303 1 001

Mengetahui / Menyetujui
Ketua Program Studi
Ketetelaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

NUR ROHMAH, SE., MM
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 196750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "ANALISIS KETERLAMBATAN PENERBITAN
SERTIFIKAT DOCKING PADA KAPAL TB. ENTEBE STAR 29
TERHADAP PROSES 'CLEARENCE' karya,

Nama : MUHAMMAD ABBAS WAHHABI

NIT : 531611306234 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Ketatalaksanaan
Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada
hari, tanggal

Semarang,

Penguji I

RIYANTO, SE, M.Pd.
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 19600123 198603 1 002

Penguji II

ANDY WAHYU HERMANTO, MT.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19791212 200012 1 001

Penguji III

DARUL PRAYOGO, M.Pd.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19850618 201012 1 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIQ, M.Sc

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : MUHAMMAD ABBAS WAHHABI

NIT : 531611306234 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul, “**Analisis Keterlambatan Penerbitan Sertifikat *Docking* Pada Kapal TB. Entebe Star 29 Terhadap Proses Clearance**” adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain, dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang,

2020

Yang menyatakan

MUHAMMAD ABBAS WAHHABI

NIT. 531611306234 K

MOTTO

1. Allah meninggikan derajat orang-orang yang beriman diantara kamu dan orang-orang yang berilmu pengetahuan (Q.S. Al-Mujadilah : 11).
2. Barang siapa mempermudah urusan orang lain, niscaya Allah SWT akan membantu memudahkan urusannya didunia maupun diakhirat.
3. Usaha keras tidak mengkhianati hasil.



HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini peneliti persembahkan kepada:

1. Allah SWT yang telah memberikan kenikmatan serta anugerah yang tiada tara di dunia.
2. Rasullullah S.A.W yang telah menjadikan dunia ini dari zaman kelam ke zaman terang benderang.
3. Orang tua saya bapak M Karim Marzuki dan Ibu Puji Astuti yang tiada hentinya memberikan semangat, do'a, serta kasih sayang.
4. Kakak saya Muhammad Daud Firdaus, serta seluruh keluarga yang telah mendukung dan memberi motivasi.
5. Dosen pembimbing saya (Bapak Andy Wahyu Hermanto, M.T. Dan Bapak Capt. H. Agus Subardi, M.Mar) yang dengan sabar membimbing peneliti dalam proses penyelesaian penelitian ini.
6. Keluarga besar Angkatan LIII dan teman-teman kelas K8B PIP Semarang, terima kasih telah memberi kan saya motivasi dan dukungan.
7. PT. Bahari Sandi Pratama yang telah mengijinkan saya untuk melaksanakan penelitian di sana, dan mau bekerja sama untuk pengerjaan skripsi ini.
8. Dan seluruh pihak yang tidak bisa peneliti sebutkan, terima kasih atas segala dukungan, doa sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini.

PRAKATA

Alhamdulillahirabbil'alamin, puji syukur kepada Allah SWT yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang. Berkat kehendak-Nya penelitian dengan judul “Analisis keterlambatan Penerbitan Sertifikat Kapal Docking Pada PT. Bahari Sandi Pratam Terhadap Proses Clearance” dapat diselesaikan dengan baik. Penelitian ini bertujuan untuk memenuhi salah satu syarat dan kewajiban bagi Taruna Program Diploma IV Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah melaksanakan Praktek Darat dan sebagai persyaratan untuk mendapatkan ijazah Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel.). Pada kesempatan ini, peneliti ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada :

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofiq, M.Sc., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, SE., M.M., selaku Ketua Program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kebelabuhan yang telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
3. Bapak Andy Wahyu Hermanto, M.T., selaku dosen pembimbing I materi skripsi.
4. Bapak Capt. H. Agus Subardi, M.Mar., selaku dosen pembimbing II penulisan skripsi.

5. Para dosen di PIP Semarang dan para dosen bidang Kalk pada khususnya yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
6. Manajemen PT. Bahari Sandi Pratama yang telah memberikan ijin untuk melaksanakan penelitian skripsi ini.
7. Manajemen PT. Bahari Sandi Pratama yang telah memberikan kesempatan saya untuk melaksanakan praktek darat.
8. Seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang telah membantu menyelesaikan penelitian ini.

Peneliti menyadari dalam penelitian ini masih banyak terdapat kekurangan sehingga mengharapkan kritik dan saran agar dapat membuat penelitian yang lebih baik. Semoga penelitian ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi pembaca.

Semarang,.....

Peneliti,

MUHAMMAD ABBAS WAHHABI.

NIT. 531611306234 K

DAFTAR ISI

| | |
|----------------------------------|------|
| Halaman Judul..... | i |
| Halaman Persetujuan..... | ii |
| Halaman Pengesahan..... | iii |
| Halaman Pernyataan..... | iv |
| Halaman Motto..... | v |
| Halaman Persembahan..... | vi |
| Kata Pengantar..... | vii |
| Daftar Isi..... | ix |
| Daftar Gambar..... | xi |
| Daftar Lampiran..... | xiii |
| Abstraksi..... | xiv |
| Abstract..... | xv |
| BAB I. PENDAHULUAN | |
| 1.1.Latar Belakang | 1 |
| 1.2.Perumusan Masalah..... | 4 |
| 1.3.Tujuan Penelitian..... | 4 |
| 1.4. Manfaat Penelitian..... | 5 |
| 1.5.Sistematika Penelitian | 6 |
| BAB II LANDASAN TEORI | |

| | | |
|-----------------------------|--|----|
| | 2.1. Tinjauan Pustaka..... | 8 |
| | 2.2. Kerangka Berpikir | 27 |
| BAB III | METODE PENELITIAN | |
| | 3.1. Metode Penelitian Kualitatif..... | 28 |
| | 3.2. Lokasi/Tempat Penelitian..... | 30 |
| | 3.3. Sumber data..... | 31 |
| | 3.4. Metode Pengumpulan Data..... | 32 |
| | 3.5. Teknik Analisis Data..... | 34 |
| BAB IV | HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN | |
| | 4.1. Gambaran Umum..... | 38 |
| | 4.2. Analisa Masalah..... | 43 |
| | 4.3. Pembahasan Masalah..... | 45 |
| BAB V | PENUTUP | |
| | 5.1. Simpulan..... | 68 |
| | 5.2. Saran..... | 69 |
| DAFTAR PUSTAKA | | |
| LAMPIRAN-LAMPIRAN | | |
| DAFTAR RIWAYAT HIDUP | | |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 2.1 Galangan Khusus Bangunan Kapal Baru..... | 11 |
| Gambar 2.2 Galangan Khusus Reaparsi..... | 11 |
| Gambar 2.3 Galangan Gabungan..... | 12 |
| Gambar 2.4 Galangan Terbuka..... | 12 |
| Gambar 2.5 Galangan Daerah Tertutup | 13 |
| Gambar 2.6 Kapal Layar | 15 |
| Gambar 2.7 Kapal Motor | 16 |
| Gambar 2.8 Kapal Tongkang | 16 |
| Gambar 2.9 <i>Jet Foil Ship</i> | 17 |
| Gambar 2.10 Kendaraan Bawah Air | 17 |
| Gambar 2.11 <i>Mobile Offshore Drilling Units</i> | 18 |
| Gambar 2.12 <i>Shelter Deck Vessel</i> | 19 |
| Gambar 2.13 Kapal Curah..... | 19 |
| Gambar 2.14 <i>Tug Boat</i> | 20 |
| Gambar 2.15 Kapal Gas | 20 |
| Gambar 2.16 Kapal Keruk | 21 |
| Gambar 2.17 <i>Survey Vessel</i> | 21 |
| Gambar 2.18 <i>Drilling Vessel</i> | 22 |
| Gambar 2.19 <i>Lash Ship</i> | 22 |

| | |
|---|----|
| Gambar 2.20 <i>Refrigerated Vessel</i> | 23 |
| Gambar 2.21 Kapal Pukat | 23 |
| Gambar 2.22 Kapal Peti Kemas | 24 |
| Gambar 2.23 <i>Cable Lying Vessel</i> | 24 |
| Gambar 2.24 <i>Submarine</i> | 24 |
| Gambar 2.25 Kapal Ro-Ro..... | 25 |
| Gambar 2.26 Kapal <i>Landing Craft Tank</i> | 25 |
| Gambar 2.27 Kerangka Pikir..... | 27 |
| Gambar 4.1 Struktur Organisasi Perusahaan..... | 40 |
| Gambar 4.2 pengawasan docking kapal dan penerbitan sertifikat keselamatan ... | 46 |
| Gambar 4.3 Perpanjangan Sertifikat Keselamatan | 47 |
| Gambar 4.4 Flow Chart Pelayanan Penerbitan Sertifikat | 48 |
| Gambar 4.5 Surat Penunjukan Agen..... | 49 |
| Gambar 4.6 <i>Rudder</i> atau Daun Kemudi Kapal..... | 57 |
| Gambar 4.7 Daftar <i>Deviasi</i> | 59 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|---|-----|
| Lampiran 1 Laporan pengawasan <i>docking</i> | 67 |
| Lampiran 2 Laporan pemeriksaan kondisi teknis kapal..... | 74 |
| Lampiran 3 Laporan uji coba berlayar..... | 82 |
| Lampiran 4 Laporan pemeriksaan keselamatan perlengkapan kapal barang..... | 88 |
| Lampiran 5 Daftar deviasi <i>compasseren</i> | 112 |
| Lampiran 6 Wawancara | 113 |
| Lampiran 7 Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang..... | 136 |

ABSTRAKSI

Muhammad Abbas Wahhabi, 531611306234 K, 2020, “*Analisis Keterlambatan Penerbitan Sertifikat Docking Kapal Pada PT. Bahari Sandi Pratama Terhadap Proses Clearance*”, Program Diplom IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Andy Wahyu Hermanto, MT., Pembimbing II: Capt. H. Agus Subardi, M.Mar.

PT. Bahari Sandi Pratama merupakan perusahaan swasta nasional bergerak dibidang jasa keagenan kapal yang melayani seluruh perizinan kapal selama di pelabuhan termasuk dalam pengurusan penerbitan sertifikat kapal, dalam pelaksanaannya masih banyak ditemukan permasalahan yang terjadi di lapangan. Beberapa permasalahan yang dapat disampaikan antar lain : bagaimana proses penerbitan sertifikat *docking* di PT. Bahari Sandi Pratama, faktor-faktor apa saja yang menyebabkan keterlambatan penerbitan sertifikat, bagaimana upaya mengatasi keterlambatan penerbitan sertifikat.

Metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Metode pengumpulan data diperoleh dengan cara melakukan observasi, dokumentasi, metode studi pustaka dan wawancara kepada karyawan PT. Bahari Sandi Pratama. Sumber data yang diperoleh adalah data primer dan data sekunder

Hasil penelitian yang didapat adalah proses penerbitan sertifikat *docking* pada PT. Bahari Sandi Pratama masih terdapat kendala yang menyebabkan terhambatnya dalam proses penerbitan, hal ini dikarenakan masih kurangnya petugas *marine inspector* untuk melaksanakan *survey* dan *seatrial*. Faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan penerbitan sertifikat adalah seperti Terlambatnya *docking report* dari pihak galangan kapal, Ketidaksiapan kapal dalam melaksanakan *sea trial*, Lambatnya *owner ship* melengkapi rekomendasi hasil penerbitan dari pihak *marine inspector*. Upaya-upaya dalam mengatasi keterlambatan penerbitan sertifikat *docking* pada PT. Bahari Sandi Pratama antara lain: Peningkatan koordinasi antara pihak galangan kapal dan *owner ship*, Meningkatkan rasa tanggung jawab bagi *crew* kapal, Peningkatan kinerja dan koordinasi agen sebagai perantara antara pihak *owner ship* dan petugas *marine inspector*.

Kata kunci: Penerbitan, Sertifikat *Docking* kapal, *clearance*

ABSTRACT

Muhammad Abbas Wahhabi, 531611306234 K, 2020, “*Analisis Keterlambatan Penerbitan Sertifikat Docking Kapal Pada PT. Bahari Sandi Pratama Terhadap Proses Clearance*”, Program Diplom IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Andy Wahyu Hermanto, MT., Pembimbing II: Capt. H. Agus Subardi, M.Mar.

PT. Bahari Sandi Pratama is the company national private services move in keagenan vessel cover all the licensing during in port included in obtaining issuing certificates of ships, writers are still many find problem that happens in the field. Several problems that can be delivered among other: how issuing certificates of docking PT. Bahari Sandi Pratama, Anything that causes delay issuing certificates, how efforts to overcome delays in issuing certificates .

The methodology used in this research is descriptive qualitative .Data collection method obtained by means conducting observations , documentation , a method the literature study and interview to an employee of pt .The nautical pratama .The data obtained was the data primary and secondary data

The results of research obtained is there are still obstacles certainly affects in the process of issuing certificates of such as the lack of inspector marine officers, late docking report from the shipyards, a vessel in doing sea trial happen, the slow process of the issuance of a ship owner furnish the recommendation which is from the marine inspector. The effort to overcome the obstacles such as by increase the communication and relations between the officers marine inspector and agent, the increase in coordination between parties shitanoe shipbuilding and ship owner, increase their sense of accountability for crew of a ship, the improvement of performance and coordination agent as as an intermediary between the ship owner and the official marine inspector .

Keywords: Publishing, Certificates of Docking Vessel, Clearance



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi laut merupakan salah satu angkutan yang sangat diperlukan untuk mendukung perdagangan dan ekonomi global. Bukan hal baru lagi jika kapal menjadi andalan utama transportasi yang sangat penting bagi jalur laut. ketergantungan dengan moda transportasi laut terus berkembang sampai saat ini karena kapal mempunyai ciri khas tersendiri.

Kapal terus berkembang karena dia beda dengan transportasi lain, kapal paling efisien karena bisa mengangkut dalam jumlah besar. Kemudian, kapal aman karena regulasi pelayaran selalu di kembangkan untuk keselamatan kapal. Dan lebih ramah lingkungan dimana regulasinya semakin ketat dalam mengatur pencemaran dan pemakaian bahan bakar yang ramah lingkungan.

Hampir 90% dari volume perdagangan internasional yang dilakukan menggunakan menggunakan jalur laut di mana kapal laut sebagai transportasinya. Hal ini terus meningkat antara lain karena pertumbuhan industri dan terjadinya perdagangan bebas.

Volume perdagangan internasional 90% menggunakan kapal laut. Hal ini unggul karena makin tumbuh industri baru seperti pengapalan batu bara Indonesia ke China, perdagangan bebas yang semakin luas, naiknya permintaan konsumen serta karena kemajuan teknologi yang lebih memudahkan transaksi.

Dengan pentingnya peran kapal dalam perdagangan internasional yang dilakukan oleh berbagai negara khususnya di Indonesia. Maka, penting bagi pemilik atau penyewa jasa pengiriman barang menggunakan jasa pelayaran untuk melengkapi dokumen atau sertifikat kapal itu sendiri untuk kelancaran proses pengiriman barang itu sendiri.

Yang dimana Sertifikat kapal adalah dokumen yang harus dimiliki oleh sebuah kapal saat kapal baru dibangun atau baru dimiliki setelah proses pembelian. Setiap kapal baru akan selalu disurvei dan diperiksa oleh instansi-instansi pemerintahan yang berwenang dalam menilai kelayakan dan tujuan operasionalnya sesuai dengan peraturan dan Undang-Undang yang berlaku.

Hanya setelah pemeriksaan dan survey selesai, baru kemudian kapal tersebut akan diberikan sertifikat dan kelengkapan surat-surat kapal lainnya. Setelah mendapatkan sertifikat dan surat-surat tersebut, maka kapal tersebut baru dinyatakan dan diperbolehkan untuk melakukan pelayaran sesuai dengan fungsi dan tujuan yang tertera dalam surat-surat kelengkapannya.

Jika belum mendapatkan sertifikat dan kelengkapan surat-surat yang diperlukan dan kapal tersebut telah berlayar dan dioperasikan maka bisa dinyatakan bahwa kapal tersebut sudah melakukan tindakan ilegal dan pelanggaran terhadap undang-undang yang berlaku yang bisa mengakibatkan kapal tersebut disita dan ditahan oleh pihak yang berwajib. Di Negara Indonesia sendiri, selayaknya pengurusan sertifikat

dan surat-surat tersebut diurus langsung oleh instansi Dinas Perhubungan Kelautan Indonesia. Segala jenis kapal yang ingin berlayar dan melakukan aktivitas di wilayah Kelautan Republik Indonesia harus dibawah pengetahuan dan mendapat izin dari Dinas Perhubungan Kelautan Indonesia.

Namun dalam pelaksanaan nya yang berdasar pengalaman penulis rasakan saat melaksanakan praktik darat di PT. Bahari Sandi Pratama masih banyak kapal yang tertunda dalam penerbitan sertifikatnya saat melakukan proses docking yang dimana ketika sertifikat kapal tidak lengkap atau sudah ada yang kadaluarsa maka dari pihak syahbandar tidak dapat menerbitkan *port clearence*, penyebab terbesar terhambatnya penerbitan sertifikat yang terjadi di PT. Bahari Sandi Pratama adalah kurang lengkapnya lampiran permohonan penerbitan sertifikat dan terlambatnya dalam pembayaran pup.

Berdasarkan uraian tersebut, peneliti tertarik melakukan penelitian mengenai “ANALISIS KETERLAMBATAN PENERBITAN SERTIFIKAT *DOCKING* PADA KAPAL TB. ENTEBE STAR 29 TERHADAP PROSES *CLEARANCE*”.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam Skripsi ini adalah

1.2.1 Bagaimana proses penerbitan sertifikat docking kapal di PT. Bahari Sandi Pratama?

1.2.2 Faktor – faktor apa saja yang menyebabkan keterlambatan penerbitan sertifikat?

1.2.3 Bagaimana upaya mengatasi keterlambatan penerbitan sertifikat?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, Maka tujuan dari penelitian ini adalah :

1.3.1. Untuk mengetahui bagaimana proses penerbitan sertifikat docking kapal di PT. BAHARI SANDI PRATAMA banten.

1.3.2. Untuk mengetahui Faktor – faktor apa saja yang menyebabkan keterlambatan penerbitan sertifikat di PT. BAHARI SANDI PRATAMA banten.

1.3.3. Untuk mengetahui upaya mengatasi keterlambatan penerbitan sertifikat.

1.4. Manfaat penelitian

Dalam penulisan skripsi ini dapat bermanfaat bagi taruna pip ataupun pada masyarakat umum yang memiliki 2 manfaat yaitu :

1.4.1 Manfaat secara Teoritis

1. Sebagai referensi di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang mengenai penerbitan sertifikat *docking* beserta permasalahan yang dihadapinya.
2. Sebagai tambahan wawasan pengetahuan bagi taruna Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) semarang dibidang keagenan khususnya dalam penerbitan sertifikat docking

1.4.2 Manfaat secara Praktis

1. Dapat memperdalam pengetahuan dan informasi kepada pembaca, baik pembaca dari kalangan umum maupun pembaca yang memiliki basic pekerjaan dibidang pelayaran niaga atau keagenan kapal.
2. Sebagai pembelajaran tentang pengurusan dokumen kapal dibidang keagenan
3. dengan adanya penelitian ini, diharapkan pekerja di bidang keagenan kapal dapat mengetahui pengurusan sertifikat kapal ketika *docking*

1.5. Sistematika Penulisan

Dalam Skripsi ini terdiri dari lima bab yang di tulis berdasarkan pedoman penulisan skripsi yang sudah ditentukan agar menjadikan penelitian ini lebih sistematis dan mudah dimengerti. Disamping itu, penelitian ini telah ditulis agar setiap bab dapat saling berkaitan satu sama lain sehingga penulis berharap agar para pembaca dengan mudah mengikuti

seluruh uraian dan bahasan. Penulis menyusun Skripsi ini dengan sistematika sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian yang melatarbelakangi pemilihan judul, perumusan masalah yang diambil, pembatasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup serta sistematika penulisan.

Bab II Landasan Teori

Dalam bab ini menjelaskan mengenai tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang melandasi judul penelitian yang disusun sedemikian rupa sehingga merupakan satu kesatuan utuh yang dijadikan landasan. penyusunan kerangka pemikiran, dan definisi operasional tentang variabel atau istilah lain dalam penelitian yang dianggap penting.

Bab III Metode Penelitian

Dalam bab ini menjelaskan mengenai jenis metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data, teknik analisis data dan prosedur penelitian.

Bab IV Hasil Penelitian dan Pembahasan

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian hasil penelitian dan pemecahan masalah guna memberikan jalan keluar atas masalah yang dihadapi dalam pelaksanaan kegiatan operasional

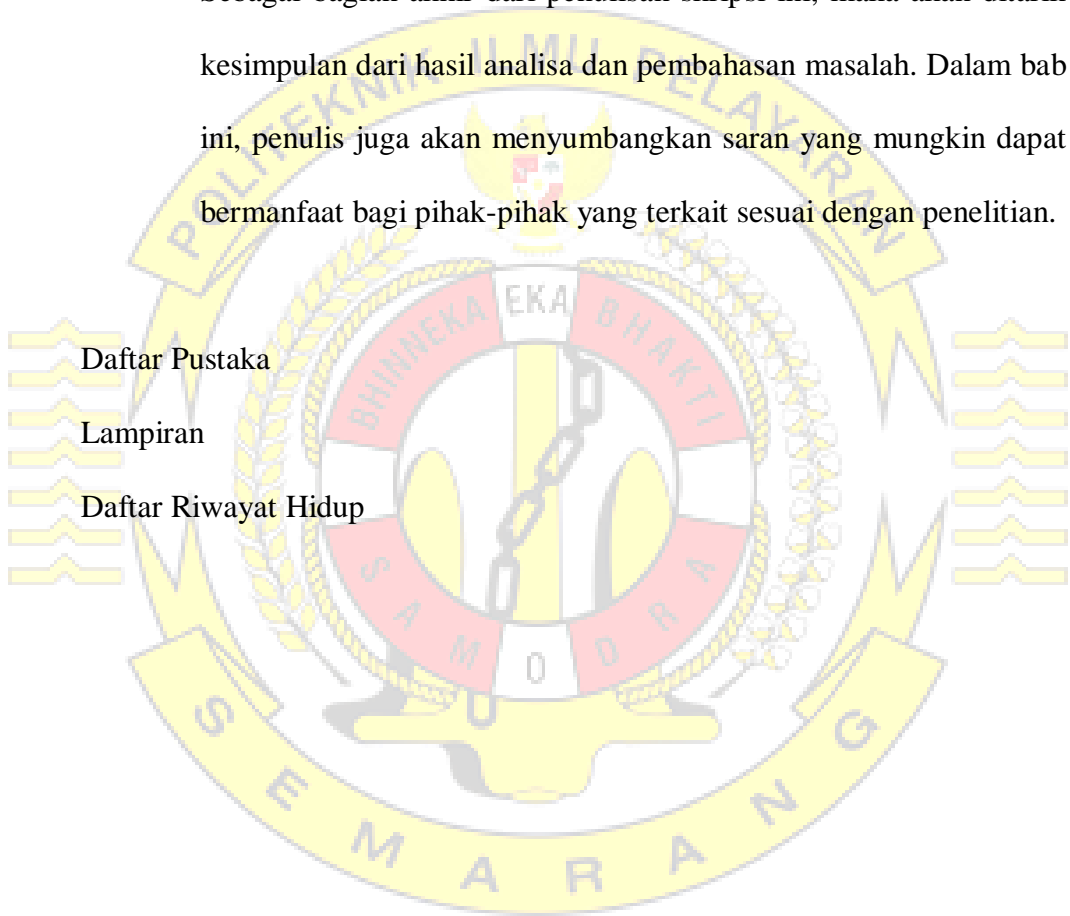
Bab V Penutup

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah. Dalam bab ini, penulis juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan penelitian.

Daftar Pustaka

Lampiran

Daftar Riwayat Hidup



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Analisis

Menurut Dwi Prastowo Darminto (2012: 52), analisis adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan. Sedangkan menurut kamus besar bahasa Indonesia edisi baru (2014: 45), analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab, musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya), penguraian suatu pokok atau berbagai bagiannya dan penelaahannya bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan, dikaji sebaik-baiknya, proses pemecahan persoalan yang dimulai dengan dugaan akan kebenarannya.

Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa analisis adalah kegiatan untuk memecahkan masalah dan melakukan suatu penyelidikan yang terjadi atas suatu peristiwa. Dalam hal ini adalah analisis keterlambatan penerbitan sertifikat docking kapal pada PT. Bahari Sandi Pratama di pelabuhan merak

2.1.2 Keterlambatan

Pengertian keterlambatan menurut Ervianto (2005) adalah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan. Menurut Levis dan Atherley (1996), jika suatu pekerjaan sudah ditargetkan harus selesai pada waktu yang telah ditetapkan namun karena suatu alasan tertentu tidak dapat dipenuhi maka dapat dikatakan pekerjaan itu mengalami keterlambatan.

2.1.3 Penerbitan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, penerbitan diartikan sebagai proses, cara, atau perbuatan menerbitkan. Penerbitan juga dimaknai sebagai pemunculan atau urusan (pekerjaan dan sebagainya) menerbitkan (buku dan sebagainya).

Sedangkan menurut Hasan Pambudi (1981), yang dimaksud dengan penerbitan adalah kegiatan mempublikasikan kepada umum, mengetengahkan kepada khalayak ramai kata dan gambar yang telah diciptakan oleh jiwa-jiwa kreatif, kemudian disunting oleh para penyunting untuk selanjutnya digandakan oleh bagian percetakan.

2.1.4 Sertifikat

Dalam KBBI, sertifikat berarti tanda atau surat keterangan (pernyataan) tertulis atau tercetak dari orang yang berwenang yang dapat digunakan sebagai bukti pemilikan atau suatu kejadian.

2.1.5 Docking atau Galangan Kapal

Galangan kapal atau shipyard adalah sebuah tempat yang dirancang khusus yang dilengkapi fasilitas pendukung untuk proses pembuatan, pemeliharaan dan perbaikan kapal. Kapal-kapal ini dapat berupa jenis kapal dagang, kapal penumpang, kapal wisata, kapal militer dan sebagainya.

2.1.5.1 Berdasarkan aktifitasnya, galangan kapal dapat diklasifikasikan menjadi:

1. Galangan kapal khusus bangunan baru

Galangan yang hanya khusus membangun kapal-kapal baru. Jangka waktu pembangunan kapal baru relative panjang.



Gambar 2.1 Galangan Khusus Bangunan Kapal Baru

2. Galangan kapal khusus reparasi

Galangan yang khusus melakukan pekerjaan reparasi kapal, baik annual repair maupun special repair.



Gambar 2.2 Galangan Khusus Reparasi

3. Galangan kapal untuk bangunan baru dan reparasi (Gabungan)

Galangan yang mempunyai aktifitas ganda yaitu bangunan baru dan reparasi.



Gambar 2.3 Galangan Gabungan

2.1.5.2 Berdasarkan letak geografisnya, galangan kapal dibagi menjadi 2 (dua) macam, yaitu:

1. Galangan kapal daerah terbuka

Yaitu suatu galangan kapal yang dibangun menghadap langsung ke perairan terbuka.



Gambar 2.4 Galangan Terbuka

2. Galangan kapal daerah tertutup

Yaitu galangan kapal yang dibangun di tepi kanal atau sungai yang mana mempunyai daerah pengapungan terbatas.



Gambar 2.5 Galangan daerah terbuka

2.1.5.3 Adapun beberapa jenis galangan kapal diantaranya :

1. *Building dock shipyard*

Galangan kapal atau shipyard yang hanya melakukan pekerjaan proses pembangunan kapal baru meliputi pekerjaan desain kapal, pemasangan gading awal, pemasangan pelat lambung, instalasi peralatan, pengecekan oleh *Quality Control*, berbagai macam tes fungsi, hingga pelaksanaan survey penerimaan kelas kapal oleh badan klasifikasi kapal yang telah ditunjuk.

2. *Repair dock shipyard*

Galangan kapal atau shipyard yang hanya melakukan pekerjaan perbaikan kapal dan pemeliharaan kapal. Pekerjaan tersebut diantaranya meliputi pemeliharaan dan perbaikan konstruksi lambung kapal, pemeliharaan mesin utama, perbaikan sistem propulsi dan lain sebagainya.

3. *Building and repair dock shipyard*

Galangan kapal atau shipyard yang melakukan proses pembuatan kapal baru dan juga pemeliharaan, perbaikan kapal lama.

2.1.6 Pengertian Kapal

Menurut Gianto dkk (2000: 65), Kapal adalah setiap alat apung dengan bentuk dan jenis apapun sedangkan

kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar di laut untuk keperluan angkutan laut atau yang diperuntukkan untuk itu.

Menurut pasal 1 angka 36 UUP (Undang-Undang Pelayaran): Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Lebih spesifik lagi akan penulis jelaskan dalam penjelasan pasal 4 huruf b dan huruf c UUP, diberikan pengertian dari jenis-jenis kapal, sebagai berikut:

2.1.6.1 Kapal yang digerakkan oleh angin adalah kapal layar



Gambar 2.6 Kapal layar

2.1.6.2 Kapal yang digerakkan dengan tenaga mekanik adalah kapal yang mempunyai alat penggerak mesin, misalnya kapal motor, kapal uap, kapal dengan tenaga matahari, dan kapal nuklir



Gambar 2.7 Kapal Motor

2.1.6.3 Kapal yang ditunda atau ditarik adalah kapal yang bergerak dengan menggunakan alat penggerak kapal lain



Gambar 2.8 Kapal Tongkang

2.1.6.4 Kendaraan berdaya dukung dinamis adalah jenis kapal yang dapat dioperasikan di permukaan air atau di atas permukaan air dengan menggunakan daya dukung dinamis yang diakibatkan oleh

kecepatan dan atau rancang bangun kapal itu sendiri, misalnya jet foil, hidro foil, hovercraft, dan kapal-kapal cepat lainnya yang memenuhi kriteria tertentu.



Gambar 2.9 *Jet Foil Ship*

2.1.6.5 Kendaraan di bawah permukaan air adalah jenis kapal yang mampu bergerak di bawah permukaan air



Gambar 2.10 kendaraan bawah air

2.1.6.6 Alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah adalah alat apung dan bangunan terapung yang tidak mempunyai alat penggerak sendiri, serta ditempatkan di suatu lokasi perairan

tertentu dan tidak berpindah-pindah untuk waktu yang lama, misalnya hotel terapung, tongkang akomodasi (accommodation barge) untuk penunjang kegiatan lepas pantai dan tongkang penampung minyak (oil storage barge) serta unit pengeboran lepas pantai berpindah (mobile offshore drilling units/MODU)



Gambar 2.11 *Mobile Offshore Drilling Units*

kapal memiliki pembagian jenis yang ditinjau dari beberapa aspek, antara lain melalui sarana penggeraknya, fungsinya, dan daerah pelayarannya. Kali ini penulis hanya akan menjelaskan mengenai jenis kapal berdasarkan fungsinya :

- 2.1.6.7 Kapal muatan umum, biasanya dengan konstruksi “shelter deck” dan mempunyai lebih dari satu dek (memakai dek antara)



Gambar 2.12 *Shelter Deck Vessel*

2.1.6.8 Kapal Curah (Bulk Carrier), yang kemudian dibagi-bagi lagi menurut jenis muatan curah yang diangkutnya, misalnya ore carrier, tanker, dan lain-lain. Biasanya konstruksinya kokoh atau *full scantling* dan pada umumnya hanya terdiri dari satu dek saja



Gambar 2.13 kapal Curah

2.1.6.9 Kapal tunda (*Tug Boat*), yaitu kapal yang digunakan untuk menunda, menggandeng atau mendorong kapal lain yang membutuhkannya. Kapal ini umumnya digunakan di pelabuhan untuk

membantu kapal-kapal yang akan merapat ke dermaga atau di laut untuk membantu kapal-kapal yang sedang mengalami kerusakan/dalam kondisi bahaya guna membawanya ke pelabuhan untuk menerima bantuan lanjutan atau perbaikan.



Gambar 2.14 Tug Boat

2.1.6.10 Kapal gas (*Gas Carrier*) yang dibangun dengan palka-palka tertutup berupa tanki, misalnya L.PG carrier (*Liquefied pressed gas carrier*) atau LNG (*liquefied gas carrier*).



Gambar 2.15 kapal gas

2.1.6.11 Kapal keruk (*dredger*) yaitu kapal yang dirancang dengan dilengkapi alat untuk mengaduk atau menghisap lumpur. Kapal tipe ini umumnya digunakan di pelabuhan atau alur pelabuhan untuk memperdalam atau mempertahankan kedalaman laut.



Gambar 2.16 kapal Keruk

2.1.6.12 Kapal survey (*survey vessel*).



Gambar 2.17 *survey vessel*

2.1.6.13 Kapal bor (*drilling vessel*), dilengkapi dengan bor untuk pemboran minyak



Gambar 2.18 *Drilling Vessel*

2.1.6.14 Kapal tongkang atau Lash Ship (*Lighter aboard ship*), hampir sama dengan kapal peti kemas, tetapi yang diangkut berupa tongkang. Perkembangan terakhir kapal ini disebut juga dengan Flash Vessel (*Floating Lighter Aboard Vessel*)



Gambar 2.19 *Lash Ship*

2.1.6.15 Kapal muatan dingin (*refrigerated vessel*), yaitu suatu kapal yang di bangun khusus, sehingga ruangnya merupakan ruangan dingin yang dapat mengangkut muatan dingin atau muatan beku.



Gambar 2.20 *refrigerated vessel*

2.1.6.16 Kapal pukat tambat (*trawler*), yaitu kapal penangkap ikan yang khusus dibangun untuk dapat menarik pukat tarik (jaring dogol)



Gambar 2.21 kapal pukat

2.1.6.17 Kapal peti kemas, dilengkapi dengan stabilitas awal yang bagus dan digunakan untuk mengangkut peti kemas sampai-sampai 4 atau 5 meter di atas dek.



Gambar 2.22 Kapal Peti Kemas

2.1.6.18 Kapal kabel (*cable lying vessel*), dibangun khusus untuk memasang dan mengangkat kabel laut



Gambar 2.23 *Cable Lying vessel*

2.1.6.19 Kapal selam (*submarine*) biasanya digunakan oleh kapal laut.



Gambar 2.24 *Submarine*

2.1.6.20 Kapal Ro-Ro (*Roll on–Roll off Ship*) dibangun sedemikian rupa sehingga kalau kapal tersebut bersandar ke dermaga, maka muatan dapat dibuat dan dibongkar langsung ke dan dari palka dengan kendaraan, misalnya forklift truck.



Gambar 2.25 Kapal Ro-Ro

2.1.6.21 Kapal Pendarat (*Landing Ship*) ada bermacam-macam menurut besarnya yang di daratkan.



Gambar 2.26 Kapal *Landing Craft Tank*

2.1.7 Pengertian Proses

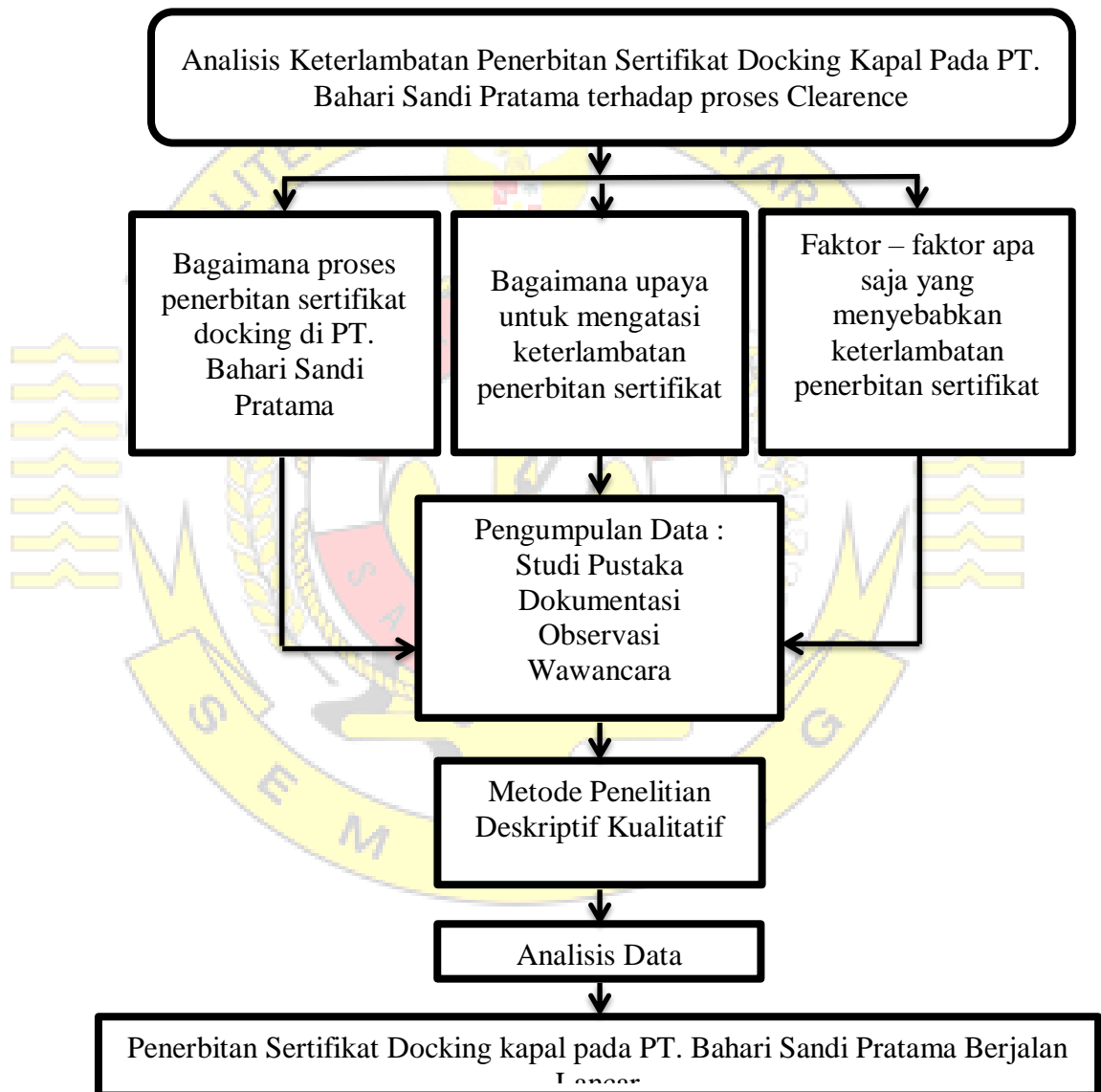
Menurut pendapat Gibson, Ivan Cevich, Donelly dalam bukunya yang berjudul *Organization*, 8 Ed mengartikan Proses sebagai berikut: "Proses merupakan aktivitas sumber kehidupan dalam struktur organisasi. Proses yang umum meliputi komunikasi, pengambilan keputusan, sosialisasi, dan pengembangan karier. Sedangkan proses dalam teori sistem adalah aktivitas teknik dan administratif yang berbaur untuk dijadikan masukan ditransformasikan menjadi keluaran". (Gibson, Ivan Cevich, Donelly, 2000: 76).

2.1.8 Pengertian *Clearance*

Peraturan Menteri Perhubungan Pasal 219 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018, *clearance* adalah suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak berlayar dan muatannya secara teknis-administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Port Clearance yang dikeluarkan oleh Syahbandar setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya.

2.2 Kerangka Pikir Penelitian

Untuk memudahkan pemahaman dalam pemaparan kerangka pikir penelitian dalam skripsi ini, maka penulis memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana yang penulis lengkapi dengan penjelasan singkat akan maksud dari bagan tersebut.



Gambar 2.27 Kerangka Pikir



BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Berdasarkan dari hasil analisis penelitian dan pembahasan yang terdapat pada bab sebelumnya, maka peneliti dapat memberikan kesimpulan sebagai berikut:

5.1.1 Untuk melakukan proses penerbitan sertifikat docking agen harus membuat permohonan pengawasan docking pada sistem SI KSOP Kelas I Banten. Setelah proses membuat permohonan untuk sertifikat yang akan diproses sudah selesai maka agen harus menunggu disposisi untuk marine inspector pada setiap sertifikat di sistem SI KSOP Kelas I Banten. Setelah nama petugas marine inspector sudah terbit maka dapat dilakukan survey untuk kemudian dapat dilaksanakannya penerbitan sertifikat

5.1.2 Faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan penerbitan sertifikat adalah:

1. Terlambatnya *docking report* dari pihak galangan kapal
2. Ketidaksiapan kapal dalam melaksanakan *sea tria*
3. Lambatnya *ownership* melengkapi rekomendasi hasil pemeriksaan dari pihak *marine inspector*.

5.1.3 Upaya-upaya dalam mengatasi keterlambatan penerbitan sertifikat *docking* pada PT. Bahari Sandi Pratama adalah:

1. Peningkatan koordinasi antara pihak galangan dan *owner ship*
2. Meningkatkan rasa tanggung jawab bagi *crew* kapal

3. Peningkatan kinerja dan koordinasi agen sebagai perantara antara pihak *owner ship* dan petugas *marine inspector*

5.2 Saran

- 5.2.1. Sebaiknya pihak KSOP Kelas I Banten menjaga kualitas pelayanan yang sudah menggunakan sistem online, sehingga dapat mengurangi penggunaan kertas dan tatap muka secara langsung yang dapat mengakibatkan meningkatnya keefisienan dan keefektifitasan kerja.
- 5.2.2. Sebaiknya seluruh pihak yang bersangkutan seperti Agen, *owner ship*, pihak galangan kapal, dan petugas *marine inspector* dapat melaksanakan tugasnya masing-masing dengan baik dan profesional supaya tidak ada pihak yang merasa dirugikan karena lambatnya dalam menyelesaikan suatu pekerjaan.
- 5.2.3. Agen harus dapat menjalin komunikasi dan koordinasi dengan baik terhadap pihak petugas *marine inspector* dan *owner ship* karena peran agen disini sebagai perantara antara petugas *marine inspector* dan *owner ship*, agen menyampaikan apa saja yang dibutuhkan oleh petugas *marine inspector* dan menyampaikan kepada pihak *ownership* dan, kemudian agen menyampaikan kepada petugas *marine inspector* apabila ketentuan yang dibutuhkan sudah dipenuhi oleh pihak *owner ship*.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrahman, 2014, *Manajemen Tata Laksana dan Transportasi International*, Transmedia Pustaka, Jakarta
- Afifuddin, 2014, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Pustaka Setia, Bandung.
- Baskoro, 2012, *Manajemen Umum di Indonesia*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Departemen Pendidikan Nasional, 2014, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Dwi Prastowo, 2011, *Analisis Laporan Keuangan Konsep Dan Aplikasi*. Yogyakarta: STIM YKPN.
- Gianto dkk, 2004, *Pengoperasian Pelabuhan Laut*. Semarang: BPLP.
- Hadi, Sutrisno, 2015, *Metodologi Research*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Margono, S., 2010, *Metode Penelitian Pendidikan*, Jakarta: Rineka Cipta.
- J.Moleong, Lexy.2014. *Metode Penelitian Kualitatif , Edisi Revisi*. PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Nazir, Moh, 2015, *Metodelogi Penelitian*, Ghalia Indonesia, Bogor.
- Republik Indonesia, *Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*.
- Sugiyono, 2016, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta





10242

No : PKK00197/8/2020
 Klasifikasi :
 Lampiran :
 Perihal : Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK)

Merak, 06 Agustus 2020

Kepada
 Yth. Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas
 Pelabuhan Kelas 1 Banten
 di



MERAK

Menunjuk Pemenhub No. PM 93 Tahun 2013, dengan ini diberitahukan bahwa akan tiba dipelabuhan kapal sebagai berikut :

1. Nama Kapal / Voyage : BUDI MULIA - 69 / -
2. Bendera / IMO Number : Indonesia/9664204
3. DWT/GT : 02.634
4. Draft : 0
5. LOA : 89
6. Milik / Principal : PT. BUDI MULIA BAHTERA SENTOSA
7. Nama Agen : PT. PANCA GLOBAL ENERGI
8. Nama Nakhoda : MAATO WARUMU
9. Trayek : Tidak Tetap dan Tidak Teratur
10. Jenis Pelebaran : KAPAL MOTOR
11. ETA / ETD : 07/08/2020 s/d 08/09/2020
12. Pelabuhan Asal / Tujuan : Dari BANJARMASIN Tujuan BANJARMASIN
13. Labuh kedatangan / Labuh keberangkatan : PT. CONCH SEMEN INDONESIA / PT. CONCH SEMEN INDONESIA
14. Kegiatan : Bongkar-Muat/Export-Import
15. Jenis Barang :

| | Urutan | Bongkar | Muat |
|----|-------------------------------|------------|--------|
| a. | General Cargo (Brg. Campuran) | — T/M3 | — T/M3 |
| b. | Bag. Cargo (Brg. Karungan) | — T/M3 | — T/M3 |
| c. | Bulk Cargo (Brg. Curah) | 4.918 T/M3 | — T/M3 |
| d. | Liquid Cargo (Brg. Cair) | — T/M3 | — T/M3 |
| e. | Barang Berbahaya | — T/M3 | — T/M3 |
| f. | Kontainer | — T/M3 | — T/M3 |
| g. | Lain-lain | — T/M3 | — T/M3 |
| | Penumpang Naik/Turun | 0 Org | 0 Org |
| | Hewan Naik/Turun | — Ekor | — Ekor |

Hormat Kami,
 Kepala Cabang / Direktur Utama
 PT. PANCA GLOBAL ENERGI

PG Energi
 LUCY ANDITYA HENDRAWATI
 Branch Banten

Perum Metro Cilegon Cluster Mediterania
 Blok B1 No. 7 RT. 01 RW. 08
 Kel. Panggungraw, Kec. Jombang
 Cilegon – Banten 42412 INDONESIA

Telp : (0254) 7870284
 Email : nurbani_wibowo@pgenergi.com
marketing@pgenergi.com

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 1 Pemberitahuan Kedatangan Kapal



Perihal : PERMOHONAN PENGAWASAN DOCKING
No : DOCK/00048/6/2020

Merak, 29 Juni 2020

Kepada Yth
Kepala Kantor Kesyahbандaran dan Otoritas
Pelabuhan Kelas 1 Banten



MERAK

Dengan ini kami mengajukan permohonan dengan data - data sebagai berikut :

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| 1. Nama Perusahaan | : PT. PANCA GLOBAL ENERGI |
| 2. Nama Kapal | : ENTEBE STAR 29 |
| 3. Milik / Principal | : PT.MITRA BAHTERA SEGARA SEJATI |
| 4. DWT/GRT/LOA | : 0/188/24.35 M |
| 5. Bendera/Call Sign/IMO | : Indonesia/YDA 6270/9352602 |
| 6. DRAFT Maximum | : 2.8 |
| 7. Type Kapal | : Tug Boat |
| 8. Daerah Pelayaran | : NCV |
| 9. HP/KW Main Engine | : 2 X 768 |
| 10. Ship Registry | : 2 |
| 11. Tahun Pembuatan | : 15-10-2004 |
| 12. Register No | : 04407/Reg-Kapal/KSOP.Btn-2013 |
| 13. Lokasi Kapal | : CAPUTRA |
| 14. Perkiraan Tanggal Berangkat | : 29/06/2020 |

Dengan ini kami juga melampirkan dokumen - dokumen pendukung, dan atas perhatian serta kerja samanya kami ucapkan terima kasih

Hormat Kami,
Kepala Cabang / Direktur Utama
PT. PANCA GLOBAL ENERGI

LUCKY ANDHYA WENDRAWAN
BRANCH MANAGER

Perum Metro Cilegon Cluster Mediterania
Blok B1 No. 7 RT. 01 RW. 08
Kel. Panggungrawi, Kec. Jombang
Cilegon - Banten 42412 INDONESIA

Telp : (0254) 7870284
Email : nurbani_wibowo@pgenergi.com
marketing@pgenergi.com

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 2 Permohonan Pengawasan Docking



Perihal : PERMOHONAN SERT KONSTRUKSI
KAPAL BARANG
No : SERT.SKKKB/00123/8/2020
Jenis : PEMBAHARUAN

Merak, 04 Agustus 2020

Kepada Yth
Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas
Pelabuhan Kelas 1 Banten



MERAK

Dengan ini kami mengajukan permohonan dengan data - data sebagai berikut :

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| 1. Nama Perusahaan | : PT. PANCA GLOBAL ENERGI |
| 2. Nama Kapal | : ENTEBE STAR 29 |
| 3. Milik / Principal | : PT.MITRA BAHTERA SEGARA SEJATI |
| 4. Local Agent | : PT.VINICI INTI LINES |
| 5. DWT/GRT/LOA | : 0/188/24.35 M |
| 6. Bendera/Call Sign/IMO | : Indonesia/YDA 6270/9352602 |
| 7. DRAFT Maximum | : 2.8 |
| 8. Type Kapal | : Tug Boat |
| 9. Daerah Pelayaran | : NCV |
| 10. HP/KW Main Engine | : 2 X 768 |
| 11. Ship Registry | : 2 |
| 12. Tahun Pembuatan | : 15-10-2004 |
| 13. Lokasi Kapal | : CAPUTRA |
| 13. Perkiraan Tanggal Berangkat | : 29/06/2020 |

Dengan ini kami juga melampirkan dokumen - dokumen pendukung, dan atas perhatian serta kerja samanya kami ucapkan terima kasih

Hormat Kami,
Kepala Cabang/ Direktur Utama
PT. PANCA GLOBAL ENERGI


LUCKY ANDITYA HENDRAWAN
BRANCH

Perum Metro Cilegon Cluster Mediterania
Blok B1 No. 7 RT. 01 RW. 08
Kel. Panggungrawi, Kec. Jombang
Cilegon – Banten 42412 INDONESIA

Telp : (0254) 7870284
Email : nurbani_wibowo@pgenergi.com
marketing@pgenergi.com

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 3 Permohonan *Safety Construction Certificate*



Perihal : PERMOHONAN SERT RADIO KAPAL
BARANG
No : SERT.SRKB/00086/6/2020
Jenis : PEMBAHARUAN

Merak, 04 Agustus 2020

Kepada Yth
Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas
Pelabuhan Kelas 1 Banten




MERAK

Dengan ini kami mengajukan permohonan dengan data - data sebagai berikut :

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| 1. Nama Perusahaan | : PT. PANCA GLOBAL ENERGI |
| 2. Nama Kapal | : ENTEBE STAR 29 |
| 3. Milik / Principal | : PT.MITRA BAHTERA SEGARA SEJATI |
| 4. Local Agent | : PT.VINICI INTI LINES |
| 5. DWT/GRT/LOA | : 0/188/24.35 M |
| 5. Bendera/Cat Sign/MO | : Indonesia/YDA 6270/9352802 |
| 6. DRAFT Maximum | : 2.8 |
| 7. Type Kapal | : Tug Boat |
| 8. Daerah Pelayaran | : NCV |
| 9. HP/KW Main Engine | : 2 X 768 |
| 10. Ship Registry | : 2 |
| 11. Tahun Pembuatan | : 15-10-2004 |
| 12. Lokasi Kapal | : CAPUTRA |
| 13. Perkiraan Tanggal Berangkat | : 29/06/2020 |

Dengan ini kami juga melampirkan dokumen - dokumen pendukung, dan atas perhatian serta kerja samanya kami ucapkan terima kasih

Hormat Kami,
Kepala Cabang / Direktur Utama
PT. PANCA GLOBAL ENERGI

LUCKY ANDITYA HENDRAWAN

Perum Metro Cilegon Cluster Mediterania
Blok B1 No. 7 RT. 01 RW. 08
Kel. Panggungrawi, Kec. Jombang
Cilegon – Banten 42412 INDONESIA

Telp : (0254) 7870284
Email : nurbani_wibowo@pgenergi.com
marketing@pgenergi.com

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 4 Permohonan *Safety Radio Certificate*



PT PANCA GLOBAL ENERGI

Perihal : PERMOHONAN SERT PERLENGKAPAN
KAPAL BARANG

No : SERT.SPKB/00083/6/2020

Jenis : PEMBAHARUAN

Merak, 04 Agustus 2020

Kepada Yth
Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas
Pelabuhan Kelas 1 Banten

MERAK



Dengan ini kami mengajukan permohonan dengan data - data sebagai berikut :

| | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| 1. Nama Perusahaan | : PT. PANCA GLOBAL ENERGI |
| 2. Nama Kapal | : ENTEBE STAR 29 |
| 3. Milik / Principal | : PT.MITRA BAHTERA SEGARA SEJATI |
| 4. Local Agent | : PT.VINICI INTI LINES |
| 5. DWT/GRT/LOA | : 0/188/24.35 M |
| 6. Bendera/Call Sign/IMO | : Indonesia/YDA 6270/9352602 |
| 7. DRAFT Maximum | : 2.8 |
| 8. Type Kapal | : Tug Boat |
| 9. Daerah Pelayaran | : NCV |
| 10. HP/KW Main Engine | : 2 X 768 |
| 11. Ship Registry | : 2 |
| 12. Tahun Pembuatan | : 15-10-2004 |
| 13. Lokasi Kapal | : CAPUTRA |
| 14. Perkiraan Tanggal Berangkat | : 29/06/2020 |

Dengan ini kami juga melampirkan dokumen - dokumen pendukung, dan atas perhatian serta kerja samanya kami ucapkan terima kasih

Hormat Kami,
Kepala Cabang / Direktur Utama
PT. PANCA GLOBAL ENERGI




LUCKY ANDRI HENDRAWAN

Perum Metro Cilegon Cluster Mediterania
Blok B1 No. 7 RT. 01 RW. 08
Kel. Panggungrawi, Kec. Jombang
Cilegon – Banten 42412 INDONESIA

Telp : (0254) 7870284
Email : nurbani_wibowo@pgenergi.com
marketing@pgenergi.com

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 5 Permohonan *Safety Equipment Certificate*



PT PANCA GLOBAL ENERGI


Perihal : PERMOHONAN PEMERIKSAAN
COMPASSEREN

No : COMPASSEREN/000226/5/2020

Mesir, 04 Agustus 2020

Kepada Yth
Kepala Kantor Kesehatan Maritim dan Operasi
Pelabuhan Kelas 1 Banten

MEPAK




Dengan ini kami mengajukan permohonan dengan data - data sebagai berikut :

| | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| 1. Nama Perusahaan | : PT. PANCA GLOBAL ENERGI |
| 2. Nama Kapal | : ENTEBE STAR 29 |
| 3. Milk / Principal | : PT.MITPA BAHTEPA SEGARA SEMATI |
| 4. DWT/GRT/LOA | : 0/188/24.35 M |
| 5. Bendera/Call Sign/IMO | : Indonesia/YDA 6270/4352602 |
| 6. DRAFT Maximum | : 2.8 |
| 7. Type Kapal | : Tug Bost |
| 8. Daerah Pelayaran | : NCV |
| 9. HP/KW Main Engine | : 2 X 758 |
| 10. Ship Registry | : 2 |
| 11. Tahun Pembuatan | : 15-10-2004 |
| 12. Register No | : 04457/Reg-Kapal/KSOP Bln-2013 |
| 13. Lokasi Kapal | : CAPUTRA |
| 14. Perkiraan Tanggal Berangkat | : 29/08/2020 |

Dengan ini kami juga melampirkan dokumen - dokumen pendukung, dan atas perhatian serta kerja samanya kami ucapkan terima kasih

Hormat Kami,
Kepala Cabang & Direktur Utama
PT. PANCA GLOBAL ENERGI



LUCKY ANDITYA HENDRAWAN

Perum Metro Cilegon Cluster Mediterania
Blok B1 No. 7 RT. 01 RW. 08
Kel. Panggungrawi, Kec. Jombang
Cilegon – Banten 42412 INDONESIA

Telp : (0254) 7870284
Email : nurbani_wibowo@pgenergi.com
marketing@pgenergi.com

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 6 Pemeriksaan *Compasseren*



Perihal : PERMOHONAN SEA TRIAL
No : SEA.TRIAL/00029/5/2020

Merak, 04 Agustus 2020

Kepada Yth
Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas
Pelabuhan Kelas 1 Banten

MERAK



Dengan ini kami mengejukan permohonan dengan data - data sebagai berikut :

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Nama Perusahaan | : PT. PANCA GLOBAL ENERGI |
| 2. Nama Kapal | : ENTEBE STAR 29 |
| 3. Milik / Principal | : PT. MITRA BAHTERA SEGARA SEJATI |
| 4. DWT/GRT/LOA | : 1/188/24.35 |
| 5. Bendera/Call Sign/IMO | : Indonesia/YDA 6270/- |
| 6. DRAFT Maximum | : 3.65 |
| 7. Type Kapal | : Tug Boat |
| 8. Daerah Pelayaran | : NCV |
| 9. HP/KW Main Engine | : 2 x 768 |
| 10. Ship Registry | : 0 |
| 11. Tahun Pembuatan | : 1 JULI 2009 |
| 12. Register No | : |
| 13. Lokasi Kapal | : CAPUTRA |
| 14. Perkiraan Tanggal Berangkat | : 29/06/2020 |

Dengan ini kami juga melampirkan dokumen - dokumen pendukung, dan atas perhatian serta kerja samanya kami ucapkan terima kasih

Hormat Kami,
Kepala Cabang/ Direktur Utama
PT. PANCA GLOBAL ENERGI

PG ENERGI
LUCKY ANDIYA HENDRAWAN

Perum Metro Cilegon Cluster Mediterania
Blok B1 No. 7 RT. 01 RW. 08
Kel. Panggungrawi, Kec. Jombang
Cilegon – Banten 42412 INDONESIA

Telp : (0254) 7870284
Email : nurbani_wibowo@pgenergi.com
marketing@pgenergi.com

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 7 Permohonan *Sea Trial*

SERTIFIKAT KESELAMATAN PERLENGKAPAN KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

No: ...AL-591.11.11.1.6.LKSOP.11G-20

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG – UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO. 17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17-2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

| Nama kapal Name of ship | Angka atau huruf pengenal Distinctive number or letters | Pelabuhan pendaftaran Port of registry | Isi kotor Gross tonnage |
|----------------------------|--|---|----------------------------|
| ENTE BE STAR 28 | YDA 6272 | BANJARMASIN | 188 |

| Jenis kapal ¹ Type of ship ¹ | | Bobot mati kapal (ton) ² Deadweight of ship (Metric tons) ² | Panjang kapal (Aturan III.2.12) Length of ship (Reg. III.2.12) | Nomor IMO ³ IMO Number ³ |
|--|--|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> Kapal curah Bulk carrier | <input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia Chemical tanker | <input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan di samping Cargo ship other than any of the aforesaid | 24,35 M | 9357195 |
| <input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak Oil tanker | <input type="checkbox"/> Kapal tangki gas Gas carrier | | | |

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

15-10-2004

BENCAN INI BINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang – undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
- Bahwa pemeriksaan menunjukkan bahwa :
That the survey showed that :
 - kapal memenuhi persyaratan Konvensi berkaitan dengan sistem dan sarana keselamatan kebakaran serta bagian pengendali kebakaran
the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety system and appliance and fire control plans
 - sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dari sekoci penolong, rakit penolong dan sekoci penyelamatan dilengkapi sesuai dengan peraturan Perundang – undangan
the life-saving appliance and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Act
 - kapal dilengkapi dengan sarana pelempar tali dan instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri sesuai dengan persyaratan peraturan – peraturan Perundang – undangan
the ship was provided with line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Act

1. Pilih dan tandai X yang sesuai
Choose and mark X accordingly

2. Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tanker, chemical tanker and gas carriers only

3. Deklarasi sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi Organisasi Maritim Internasional A.668(12)
Declaration in accordance with IMO ship identification number scheme adopted by Organization for Maritime A.668(12)

2.4 kapal memenuhi persyaratan peraturan Perundang – undangan yang berkaitan dengan perlengkapan navigasi pelayar,
the ship complied with the requirements of the Act as regards ship borne navigational equipment, means of embarkation, pilots and nautical publications.

2.5 kapal dilengkapi dengan penerangan, sosok dan sarana pembuat isyarat bunyi dan isyarat marabahaya sesuai dengan persyaratan peraturan Perundang – undangan dan Peraturan Internasional tentang Pencegahan Tabrakan di Laut.
the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirement of the Act and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.

2.6 dalam segala hal kapal memenuhi persyaratan terkait peraturan Perundang – undangan.
in all other respects the ship complied with the relevant requirement of the Act

2.7 kapal telah / tidak mengalami perubahan bentuk dan susunan yang berkaitan dengan pemenuhan aturan-aturan 125 dari Undang – undang
the ship was / was not subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation 125 of the Act.

2.8 dokumen yang memberikan persetujuan akan perubahan bentuk dan susunan untuk keselamatan yang berkaitan dengan ditandatangani / tidak ditandatangani⁴ pada catatan dalam sertifikat ini.
a Document of approval of alternative design and arrangements for fire safety is / is not⁴ appended to this Certificate

3. Bahwa telah / tidak diterbitkan Sertifikat Pembebasan
That an Exemption Certificate has / has not been issued

Sertifikat ini berlaku sampai dengan 02, JUNI, 2020 berdasarkan pemeriksaan tahunan dan antara dan pemeriksaan terhadap bagian luar dasar kapal sesuai dengan aturan pada Bab IX Bagian Kesatu dari Undang-undang
This Certificate is valid until 02, JUNI, 2020 'subject to the annual and intermediate' surveys and inspection

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini PALEMBANG, 02 MEI 2020
Completion date of the survey on which this certificate is based

Diterbitkan di PALEMBANG Pada tanggal 06 MEI 2020
Issued at Date on

PUP 1 No. 17. 513743

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
OR. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS II PALEMBANG
KEPALA SEKSI STATUS HUKUM DAN SERTIFIKASI KAPAL

RYAN PARTIGOR HUTABARAT
Penaun Tk. I (PJ/Pd)
NIP. 19760521 200604 1 001

4. Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate

5. Masukkan tanggal berakhirnya sertifikat ini, tanggal dan bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun
Insert the expiry date on this certificate, the day and the month of the date correspond to the anniversary date

Lampiran 8 Safety Equipment Certificate

REPUBLIC INDONESIA
Republic of Indonesia

SERTIFIKAT KESELAMATAN RADIO KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

No: **AL/502/LJ/L/16/KSOP.PLG-20**

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG – UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO. 17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17 / 2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic of Indonesia

Oleh DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

| Nama Kapal Name of Ship | Angka atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters | Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry | Isi Kotor Gross Tonnage |
|----------------------------|--|---|----------------------------|
| ENTE BE STAR 28 | YDA 6272 | BANJARMASIN | 188 |

| Daerah Operasi Radio Kapal Sea areas in which ship is certified to operate | Nomor IMO ¹ IMO Number ² |
|---|---|
| AI | 9357195 |

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada,
Date on which keel was lain or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date
On which work for conversion or an alteration/modification of a major character was commenced

15-10-2004

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan I/9 Konvensi
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/9 of the Convention
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa :
That the survey showed that :
 - kapal memenuhi persyaratan Konvensi berkaitan dengan instalasi radio
The ship complied with the requirement of the Convention as regards radio installations
 - fungsi instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri memenuhi persyaratan Konvensi
the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention
- Bahwa telah/tidak³ diterbitkan Sertifikat Pembahasan
That an Exemption Certificate has/had not been issued

1. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.600 (13)
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (13)

2. Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate

DKP H - 29

Scanned with CamScanner

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **02 JUNI 2020** berdasarkan pemeriksaan tahunan dan antara dua
This certificate is valid until **02 JUNI 2020** subject to the annual and intermediate surveys and
inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation I/9 of the Convention

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini
Completion date of the survey on which this certificate is based

Dibuatkan di **PALEMBANG** Pada tanggal **06 MEI 2020**
Issued at Date on

PUP I No. 17.513743

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
DR. MENTERI OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
AN. KEPALA KANTOR KESYAIBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS II PALEMBANG
KEPALA SEKSI STATUS HUKUM DAN SERTIFIKASI KAPAL

RYAN PARTIGER HUTABARAT
Penulis Tk. I (PJG3)
NIP. 19760521 200604 1 001

3. Masukkan tanggal berakhirnya sertifikat ini, tanggal dan bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun
Insert the expiry date on this certificate, the day and the month of this date correspond to the anniversary date

Scanned with CamScanner

Lampiran 9 Safety Radio Certificate

REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

SERTIFIKAT KESELAMATAN KONSTRUKSI KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

No: **AL-501/22/2 (KSOP,PLG-20)**

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG – UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
INDONESIA SHIPPING ACT NO 17-2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

| | | | |
|----------------------------|--|---|----------------------------|
| Nama kapal Name of ship | Angka atau huruf pengenal Distinctive number of letters | Pelabuhan pendaftaran Port of registry | Isi kotor Gross tonnage |
| ENTE BE STAR 28 | YDA 6272 | BANJARMASIN | 188 |

| | | | |
|--|--|--|---|
| Jenis kapal ¹ Type of ship ¹ | | Bobot mati kapal (ton) ² Deadweight of ship (Metric tons) ² | Nomor IMO ³ IMO Number ³ |
| <input type="checkbox"/> Kapal curah Bulk carrier <input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak Oil tanker | <input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia Chemical tanker <input type="checkbox"/> Kapal tangki gas Gas carrier | <input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan di samping Cargo ship other than any of the aside — | 9357195 |

| | | | |
|--------------------------------------|------------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Tanggal pembangunan Date of build | | | |
| Kontrak Contract | Peletakan lunas Keel laid | Serah terima Delivery | Perubahan Conversion |
| — | 15-10-2004 | — | — |

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan Peraturan 1/10 Konvensi
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/10 of the Convention
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa kondisi bangunan, permesinan dan perlengkapan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan diatas memuaskan dan kapal memenuhi persyaratan terkait dari BAB II-1 dan II-2 Konvensi (selain yang berkaitan dengan sistem dan sarana keselamatan kebakaran serta bagian pengendali ketekaman)
That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with relevant requirements of chapter II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plan)
- Dua inspeksi terakhir tentang dasar kapal dilaksanakan pada tanggal **26 OKTOBER 2015** dan **23 AGUSTUS 2018**
That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on and (date)

1. Pilih dan tandai X yang sesuai
Choose and mark X accordingly

2. Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only

3. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.600 (15)
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15)

DKP1-06

Scanned with CamScanner

4. Bahwa setelah/tidak⁴ diterbitkan Sertifikat Pembebasan
That an Exemption has/has not⁴ been issued

5. Bahwa kapal setelah/tidak⁴ mengalami perubahan bentuk dan susunan yang berkaitan dengan pemenuhan aturan-aturan II-1/55 / II-2/17⁵ dan Konvensi
That the ship was/was not⁴ subject to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17⁵ of the Convention

6. Bahwa dokumen yang memberikan persetujuan akan perubahan bentuk dan susunan untuk mesin dan instalasi listrik/proteksi kebakaran⁶ disambel/tidak ditambah⁶ pada catatan dalam sertifikat ini
That a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection⁶ is/is not⁶ appended to this Certificate

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **02 JUNI 2020** berdasarkan pemeriksaan tahunan dan antara
This certificate is valid until⁵ subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation 1/10 of the Convention

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini **PALEMBANG, 02 MEI 2020**
Completion date of the Survey on which this certificate is based

Diterbitkan di **PALEMBANG** Pada tanggal **06 MEI 2020**
Issued at Date on

PUP 1 No. 17-513743

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS II PALEMBANG
KEPALA SEKSI STATUS HUKUM DAN SERTIFIKASI KAPAL

RYAN PARTIGAR HUSABARAT
Penata TA. 1 (1/45)
NIP. 19760521 200604 1 001

Catatan :
Notes

Dok. Terakhir : Tgl. 29-07-2018 s/d 23-08-2018 di Banjarmasin
Last Docking

Daerah Pelayaran : Kawasan Indonesia / Near Coastal Voyage
Trading Area

Dibuat dari : Baja di Sibu, Malaysia
Build of at

Klasifikasi : RINA
Classification

Pemeriksaan umum v.a.d : Tahun 2020
Next intermediate / renewal Survey

Lain-lain :
Others

4. Corak yang tidak perlu
Delete as appropriate

5. Masukkan tanggal berakhirnya sertifikat ini, tanggal dan bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun
Insert the Expiry date on this certificate, the day and digramonth of the digramonth must be the same as the date

Scanned with CamScanner

Lampiran 10 Safety Construction Certificate

Lampiran

Transkrip wawancara

1. Wawancara dengan operasional agen

Nama : Galih Prakoso
 Tempat : PT. Bahari Sandi Pratama

Cadet : "Selamat pagi, pak. Mohon ijin bertanya untuk wawancara . menurut bapak, : apa faktor yang menyebabkan keterlambatan penerbitan sertifikat docking kapal?"

Agen : "ada beberapa det untuk hal itu"

Cadet : "yang sering terjadi di perusahaan PT. Bahari sandi pratama pak?"

Agen : "kalau yang sering terjadi di perusahaan ini ada empat hal det"

Cadet : "apa saja hal itu pak?"

Agen : "yang pertama, kurangnya petugas marine inspector dalam melaksanakan seatrial dan survey det"

Cadet : "kemudian pak?"

Agen : "yang kedua, lamanya waktu penerbitan docking report dari pihak galangan det"

Cadet : "setelah itu pak?"

Agen : "yang ketiga, kurangnya kesiapan kapal dalam melaksanakan seatrial dan survey marine"

Cadet : "kemudian yang terakhir pak?"

Agen : "yang keempat, lamanya owner ship dalam melengkapi rekomendasi dari pihak marine inspector det"

Cadet : "apakah satu kapal cukup ditangani dengan satu petugas marine inspector pak?"

Agen : "kalau disini satu sertifikat ditangani oleh satu petugas marine inspetor det, jadi dalam satu kapal bisa lebih dari satu petugas marine inspector det, berbeda dengan priok, kalau di priok satu kapal bisa ditangani oleh satu petugas marine inspector det sehingga bisa lebih efisien dalam melaksanakan seatrial dan survey marine inspector det"

Cadet : "penyebab pihak galangan terlambat dalam menerbitkan docking report seperti apa pak?"

Agen : "itu dikarenakan sibuknya dari pihak galangan itu sendiri det, karena mengingat juga banyaknya kapal yang harus diperbaiki dan kapal yang sudah antri untuk diperbaiki"

Cadet : "kalau kurangnya kesiapan kapal dalam melaksanakan seatrial dan survey marine itu seperti apa pak?"

Agen : "itu bisa dikarenakan banyaknya bagian yang belum selesai dalam melaksanakan perawatan dan perbaikan, bisa juga karena kapten kapal yang sedang pesiar dan tidak kembali ke kapal tepat pada waktunya sehingga harus menunda waktu pelaksanaan seatrial dan survey marine inspector"

- Cadet : "apa penyebab ownership membutuhkan waktu yang lama dalam melengkapi rekomendasi dari petugas marine inspector pak?"
- Agen : "itu dikarenakan kurang sigapnya ownership dalam menganggapi hal itu det jadi dapat menyebabkan terlambatnya ownership dalam melengkapi rekomendasi dari petugas marine inspector"

Staf Operasional



Galih prakoso

2. Wawancara dengan kepala operasional agen

Nama : Lucky Aditya
Tempat : PT. Bahari Sandi Pratama

- Cadet : "semalat siang, pak. Minta waktunya sebentar untuk wawancara pak"
- Kaop : "selamat siang, det. Iya silahkan det"
- Cadet : "ijin pak, setelah saya wawancara dengan bagian operasional, ada empat hal yang menyebabkan terlambatnya penerbitan sertifikat docking kapal"
- Kaop : "apa saja itu det?"

- Cadet :”yang pertama, kurangnya petugas marine inspector, yang kedua, lamanya penerbitan docking report dari pihak galangan kapal, yang ketiga, kurang siapnya kapal dalam melaksanakan seatrial dan survey marine inspector, yang keempat, lamanya ownership dalam melengkapi rekomendasi dari petugas marine inspector, seperti itu pak”
- Kaop :”iya betul det, itu semua faktor-faktor yang menyebabkan terlambatnya penerbitan sertifikat docking kapal”
- Cadet :”lalu faktor apa yang paling berpengaruh dalam terlambatnya penerbitan sertifikat docking kapal pak?”
- Kaop :”itu semuanya berpengaruh det, kita tidak bisa meremahkan salah satu faktor tersebut karena itu semua saling berhubungan satu sama lain det, kita sebagai agen yang berperan sebagai perantara petugas marine inspector dan ownership harus bisa melakukan koordinasi dengan baik, jangan sampai terjadi miss communication, cepat lambatnya penerbitan sertifikat docking kapal itu juga dari pihak agennya, seberapa tanggapakah pihak agen dalam melaksanakan tugasnya untuk pengurusan segala keperluan kapal selama di pelabuhan tersebut, apabila disalahsatu pihak mengalami kesulitan agen harus membantu pihak tersebut dan mengkoordinasikannya dengan pihak lain yang terkait supaya dapat saling membantu dalam kelancaran kegiatan tersebut det, karena apabila semua dapat dikoordinasikan dengan baik semua pihak akan merasa dibantu dan merasa tidak dirugikan sehingga sama sama saling menguntungkan disemua pihak, jadi perlu diingat det pentingnya dalam menjaga komunikasi dan hubungan baik serta koordinasi yang jelas dalam melaksanakan kegiatan apapun demi kelancaran dan kebaikan bersama sehingga tidak ada pihak yang merasa dirugikan satu sama lain, kurang lebih seperti itu det”
- Cadet :”baik terima kasih banyak pak, atas semua arahan ilmu dan penjelasan rinci yang sudah diberikan kepada saya, dan terima kasih sudah diberikan waktunya untuk melaksanakan wawancara ini pak”
- Kaop :” iya sama sama det”

Kepala Staf Operasional

Lucky Anditya Hendrawan

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Muhammad Abbas Wahhabi
2. Tempat, Tanggal Lahir : Depok, 27 Maret 1997
3. Alamat : Sedan RT02/33
Sariharjo, Ngaglik Sleman, Yogyakarta
4. Agama : Islam
5. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : M. Karim Marzuki
 - b. Ibu : Puji Astuti
6. Riwayat Pendidikan
 - a. SDN Jongkang Lulus 2009
 - b. Mts PPMI ASSALAAM Lulus 2012
 - c. MA PPMI ASSALAAM Lulus 2015
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. Pengalaman Praktek Darat (PRADA)
 - a. Nama Perusahaan : PT. Bahari Sandi Pratama
 - b. Divisi : Agen Operasional
 - c. Alamat Perusahaan : Jl. Link Gerem Raya No. 01 RT.001/004
Kel. Gerem, Kec. Grogol – 42436 Cilegon -
Banten